

# Gemeentelijke verkenning accreditatie aanbieders deelmobiliteit

eindconcept versie 1 december 2021

## Inhoud

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| Inleiding.....                         | 3  |
| Aanpak .....                           | 3  |
| Opbouw.....                            | 3  |
| De elementen.....                      | 4  |
| De accrediterende organisatie .....    | 6  |
| Aanbeveling.....                       | 7  |
| Pilot .....                            | 7  |
| Fasering.....                          | 7  |
| Bijlage: enquête onder gemeenten ..... | 9  |
| Colofon.....                           | 17 |

## Inleiding

Op dit moment voert iedere gemeente haar eigen toets uit ten aanzien van de aanvrager van een vergunning voor het aanbieden van deelmobiliteit. Het gaat dan om kleinere zaken zoals het controleren van de inschrijving bij de Kamer van Koophandel, maar ook intensiever onderzoek zoals controle van de statuten of het bedrijf deelmobiliteit als hoofddoelstelling heeft.

Gemeenten voeren vergelijkbare toetsen uit. Dat betekent dat er mogelijk ruimte is om deze toetsen gezamenlijk uit te laten voeren. Als het gezamenlijk toetsen - ofwel één toets uitvoeren voor alle gemeenten - vervolgens zou gebeuren, dan kan dat zowel aan de zijde van de gemeente als aan de zijde van de aanbieders van deelmobiliteit tijdswinst opleveren.

Vanuit die efficiencygedachte heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het GNMI gevraagd een verkennend onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden voor een gezamenlijk uitgevoerde toets. Voorliggend advies is het resultaat van die verkenning.

## Aanpak

De verkenning heeft in twee fases plaatsgevonden. De eerste fase bestond uit een informele verkenning door middel van individuele gesprekken met medewerkers van een aantal gemeenten. In die gesprekken werd onderzocht hoe men in algemene zin aan keek naar het idee. Vervolgens is onder andere in bestaande werkgroepen het idee met scherpere contouren geschetst en informeel getoetst. De resultaten waren positief.

Hierop is de tweede fase gestart, die bestond uit het verkennen van de concrete onderdelen, die in een gezamenlijk uitgevoerde toets terug zouden kunnen komen. Daarbij is gestart met een breed geformuleerde, open uitvraag. De resultaten daarvan zijn verwerkt in een enquête, waarin tien inhoudelijke elementen en drie onderdelen over de onderzoekende organisatie gescoord konden worden. De enquête is uitgezet onder de voor deze verkenning ingerichte begeleidingsgroep, de Themagroep Smart Mobility | Deelmobiliteit en de Contactgroep Parkeren van het GNMI -Netwerk. De resultaten zijn in dit advies verwerkt.

Het advies is binnen de reikwijdte van de opdracht zo zorgvuldig mogelijk tot stand gekomen. Aan deze verkenning hebben circa 20 gemeenten deelgenomen. De samenstelling van de groep gemeenten kent een spreiding naar omvang van de gemeentegrootte en naar geografische ligging over Nederland. Bovendien hebben gemeenten deelgenomen, die al actief bezig zijn met deelmobiliteit, en gemeenten, die in de oriënterende fase zijn. In alle stappen van de verkenning is aangegeven dat deelname plaatsvindt op basis van een professionele weergave op persoonlijke titel en geen formeel standpunt van de gemeente vormt, waar de deelnemer werkzaam is.

De verkenning had aanvankelijk de focus op het onderdeel “autodelen”. Tijdens het proces bleek dat de behoefte op het brede speelveld van alle aanbieders van deelmobiliteit kan liggen, omdat in de kern veel elementen die getoetst worden, zowel voor aanbieders van autodelen geldt als ook voor aanbieders van overige deelmobiliteit. Daarom richt dit advies zich op de gehele deelmobiliteitsmarkt.

Tijdens de verkenning is de werktitel “(auto)deelpaspoort” gebruikt. In een aantal gevallen spraken gemeenten over accreditatie en feitelijk is het hetzelfde. De term “accreditatie” is niet beschermd, wat betekent dat iedereen de term vrij kan gebruiken. Wel is er de Raad voor Accreditatie (RvA), die als nationale accreditatie-instantie bij wet is aangewezen en accrediterende instanties kan controleren. In voorliggend advies wordt verder alleen over accreditatie gesproken en niet meer over (auto)deelpaspoort.

## Opbouw

In dit advies wordt in ingegaan op:

- De elementen voor accreditatie
- De accrediterende organisatie
- De aanbevelingen

## De elementen

Hieronder staan de tien elementen, die aan gemeenten door middel van een enquête zijn voorgelegd. Gemeenten zijn daarbij gevraagd aan te geven, welke onderdelen zij relevant vinden voor accreditatie.

In de scoring waren vier opties mogelijk: (1) gemeenten konden aangeven, dat een element in de eerste fase van het gezamenlijk onderzoek meegenomen kon worden; (2) in later stadium of (3) dat een onderwerp in het geheel geen onderdeel van de toets moest worden; tot slot (4) konden gemeenten ook aangeven geen mening te hebben ten aanzien van een onderwerp.

Bij nagenoeg alle elementen gaat de voorkeur uit naar het opnemen van accreditatie in de eerste fase. Alleen ten aanzien van de Bibob-toets zijn de meningen gelijkelijk verdeeld over de eerste fase, latere fase en geen mening. De uitslag van de enquête staat in de bijlage.

De elementen variëren van een keurmerk tot onderdelen die meer inhoudelijk in de samenwerkingsovereenkomst terug kunnen komen.

Niet alle elementen kunnen direct door de accrediterende organisatie worden uitgevoerd. Zo moet er bijvoorbeeld voor de [Bibob-toets](#) waarschijnlijk gemandateerd worden.

### 1. Inschrijving KvK (of gelijkwaardig register in EU-lidstaat)

De accrediterende organisatie controleert de inschrijving bij de Kamer van Koophandel.

### 2. Statuten van de rechtspersoon,

De accrediterende instantie controleert of de aanbieder als hoofdactiviteit het aanbieden van deelmobiliteit heeft. Periodiek (bijvoorbeeld jaarlijks) kan gecontroleerd worden of de statuten op dit onderdeel zijn aangepast.

Door gemeenten wordt nadere invulling gegeven aan wat precies gecontroleerd moet worden. Daarbij kan gedacht worden aan de bedrijfsmatige duurzaamheid van de onderneming, namelijk dat het bedrijf daadwerkelijk primair deelmobiliteit aanbiedt. Het aanbieden van deelmobiliteit is geen marketingstunt en het verzamelen van data is niet het businessmodel.

### 3. Bibob-toets

De accrediterende organisatie voert de Bibob-toets uit, mogelijk na mandatering door bijvoorbeeld de Rijksoverheid.

### 4. Aansprakelijkheidsverzekering

De achterliggende gedachte is dat met deze verzekering de kans op faillissement kleiner is, waardoor positief bijgedragen wordt aan onder andere de continuïteit van het aanbod en daarmee het draagvlak in samenleving. Ook worden extra kosten van het ambtelijk apparaat beperkt, die kunnen ontstaan in verband met het eventueel verwijderen van voertuigen, het doorlopen van een procedure voor een nieuwe aanbieder en dergelijke.

### 5. Voorwaarden aan de voertuigen

Hierbij kan gedacht worden aan de voorwaarde en controle dat aanbieders voertuigen aanbieden die voldoen aan bepaalde eisen van emissie. Ook kan gecontroleerd worden of de kentekens (indien van toepassing) van de voertuigen op naam - eigendom of lease - van de deelorganisatie staan.

### 6. Vast aanspreekpunt

Het centraal ontsluiten van een vast aanspreekpunt zorgt ervoor dat gemeenten niet zelf een administratie bij hoeven te houden als er wisselingen van contactpersonen zijn.

#### 7. Data - borging AVG

Meer specifiek de eis van dataminimalisatie. Het is weliswaar geen gemeentelijke (handhavings)taak, maar voor een aantal gemeenten is het wel een belangrijk onderdeel voor het onder andere verkrijgen van draagvlak in de gemeenteraad. Daarnaast kan expliciet opgenomen worden dat de gemeente in geen enkel geval opdrachtgever is voor het verzamelen van deze data. Dit om aansprakelijkheid te voorkomen.

#### 8. Data - levering data voor gemeentelijk beleid

Dit is nog in een vroeg stadium. Goede, niet op individuele gebruikers te herleiden data kan gemeenten helpen bij handhavingstaken, beleidsontwikkeling, verantwoording naar gemeenteraad en dergelijke.

#### 9. Data - levering data voor MaaS

Eveneens nog in vroeg stadium ligt de eis hier in het leveren van data aan MaaS-platforms, wat bij kan dragen aan de verhoging van de effectiviteit en het gebruik van deelmobiliteit.

#### 10. Data - monitoren van feitelijk gebruik

Het vergelijken van het gebruik van deelmobiliteit binnen één gemeente met data van vergelijkbare gemeenten (benchmark) kan inzicht geven of een bepaalde ondernemer daadwerkelijk een deelmobiliteitsbedrijf voert of bijvoorbeeld met witwassen bezig is.

## De accrediterende organisatie

De accrediterende organisatie is de organisatie die namens gemeenten de diverse controles uitvoert. In de verkenning zijn gemeenten ook gevraagd aan te geven welke wensen zij hebben ten aanzien van de organisatie. Gemeenten hebben hierop de volgende drie punten aangegeven.

- Er moet sprake zijn van een duurzame bedrijfsvoering, zodat het risico dat de organisatie na enkele jaren stopt beperkt is. (Enquêtescore 4,1 uit 5)
- De organisatie moet werken volgens een openbaar protocol, waarbij sprake is van transparante en duurzame (of eenvoudig over te nemen) bedrijfsvoering. (Enquêtescore 3,8 uit 5)
- Gemeenten houden een vinger aan de pols door periodieke, bijvoorbeeld halfjaarlijkse, rapportages en de mogelijkheid om bij te sturen. (Enquêtescore 4,3 uit 5)

Deze onderdelen hebben met name te maken met vertrouwen. De [Raad van Accreditatie \(RvA\)](#) geeft aan dat accreditatie dan ook letterlijk betekent: vertrouwen geven. *“We willen er blindelings op kunnen vertrouwen dat de kwaliteit van producten en diensten in orde is. Dat bloedsuitslagen correct zijn, dat vlees niet te veel bacteriën bevat, dat roltrappen veilig zijn, dat elektrotechnici deskundig handelen... Dat kan alleen als certificaten en rapporten waarmaken wat ze beloven.”*

Dit geldt ook voor de elementen in de relatie tussen deelmobiliteitsorganisaties en gemeenten. Sommigen daarvan zijn in dit stadium al duidelijk, zoals het controleren van het KvK-nummer. Andere elementen moeten eerst uitgediept worden. Zo moet concreet gemaakt worden welke elementen in de statuten van de onderneming terug moeten komen. Ook de vraag naar data voor beleid verschilt op dit moment nog sterk per gemeente. Voordat dit een onderdeel van accreditatie kan worden, zullen gemeenten een gedragen visie moeten hebben ten aanzien van de data, die zij minimaal willen hebben en data, die sommige gemeenten ook willen, maar buiten de accreditatie valt. Een gefaseerde invoering ligt dan voor de hand, zie hieronder. Zodra de diverse onderdelen in voldoende mate zijn uitgekristalliseerd, kunnen de elementen in de vorm van eisen in de accreditatie meegenomen worden

De RvA zegt hierover, dat de methode die de zogenaamde conformiteitsbeoordelende instantie hanteert, vastgelegd kan worden in conformiteitsbeoordelingsschema's. *“Daarin zijn de eisen aan het object van conformiteitsbeoordeling vastgelegd, evenals de eisen aan de conformiteitsbeoordelende instantie en de wijze waarop zij de activiteiten uitvoert (het: ‘wat, hoe en wie van de conformiteitsbeoordeling’). Een schema kan zijn opgesteld door een conformiteitsbeoordelende instantie (CBI) zelf, of door een externe schemabeheerder. Een externe schemabeheerder voert zelf geen conformiteitsbeoordeling uit, zij brengt belanghebbende partijen bij elkaar voor bij het opstellen en onderhouden van de inhoud van het schema. Dergelijke schema's zijn vooral bedoeld om op een geharmoniseerde wijze te voldoen aan de behoeften van de Nederlandse samenleving en soms ook daarbuiten.”*

## Aanbeveling

Wij bevelen aan om binnenkort te starten met de basis-accreditatie van deelmobiliteitsaanbieders door middel van een pilot en bij succes in goed overleg met gemeenten en deelmobiliteitsaanbieders de accreditatie stapsgewijs uit te breiden.

### Pilot

De aanbeveling om binnenkort te starten met een pilot is met name gebaseerd op het volgende:

- De circa 20 deelnemers aan deze verkenning staan positief tegenover accreditatie.
- In plaats van een pilot kan overwogen om in opvolging van deze verkenning diepgaand onderzoek onder een nog bredere groep gemeenten te doen. Omdat het om een nog niet bestaand instrument gaat, is het onderwerp abstract en onderzoek ernaar verandert niets aan die abstractie. Door echter te werken met een pilot wordt het onderwerp concreet. Ofwel, een pilot kan gezien worden als een praktijkonderzoek en lijkt daarmee in dit geval een effectievere en efficiëntere methode dan het doen van extra onderzoek.
- Accreditatie voor organisaties of werken met geaccrediteerde organisaties is in de meeste bedrijfstakken in Nederland niet verplicht. Ook in deze branche ligt het niet voor de hand om het verplicht te stellen. Dat betekent dat de deelmobiliteitsorganisaties ervoor kunnen kiezen zich niet te accrediteren. Gemeenten zijn eveneens vrij om eigenstandig de diverse onderzoeken te doen naar de deelmobiliteitsorganisatie, waarmee zij overwegen te gaan samenwerken. Er is met andere woorden geen toestemming van de deelmobiliteits- of gemeentelijke organisaties nodig om met een pilot te starten. De accrediterende organisatie zal vertrouwen moeten winnen van aanbiedende bedrijven en de gemeenten; een pilot leent zich daar goed voor. Uit de praktijk zal vervolgens blijken of er vraag is naar deze dienstverlening.
- In een pilot is meer ruimte om te experimenteren en het nader vormgeven van eisen. Dit is nodig omdat de meeste elementen die nadere invulling vragen. Bijvoorbeeld ten aanzien van het data opvragen voor gemeentelijk beleid. Op dit moment vragen diverse gemeenten verschillende soorten en vormen datasets. Dit varieert van “lever data aan” tot hele uitgebreide en specifieke lijsten, die aangeven welke data gewenst is. In goed overleg met gemeenten en aanbieders van deelmobiliteit kan in de pilotfase gebouwd worden aan een concrete en uniforme basisset van data voor alle gemeenten. Indien gewenst kunnen gemeenten daarnaast voor hun specifieke situatie ook extra eisen aan het leveren van data stellen.
- De onderzochte elementen vormen geen limitatieve lijst. In de pilotfase of het proces daarna kunnen gemeenten extra zaken toevoegen of bij nader inzien ook weglaten uit lijst voor accreditatie. Voor de markt en alle andere gemeenten, die niet deelnemen aan de werkgroep, moet dat aanpassingsproces goed beschreven en doorlopen worden, anders kan het vertrouwen in dit instrument onder druk komen te staan.
- We adviseren om op korte termijn te starten, omdat deelmobiliteit in steeds meer gemeenten speelt en gaat spelen. Nu samenwerken aan een eenduidige toelatingstoets kan drempels verlagen om met deelmobiliteit bij gemeenten te starten, de kans op misbruik en daarmee afbreukrisico reduceren en het proces voor succesvolle uitrol bij gemeenten versnellen.
- Tot slot kan van (een pilot met) accreditatie een positief signaal uitgaan naar zowel de markt als de lokale overheden: de markt is in een serieuze fase gekomen.

### Fasering

Accreditatie is een nieuw instrument in deze branche. Vanuit dat perspectief is het aan te bevelen om met enkele elementen te beginnen en daarna uit te breiden. Een stapsgewijze aanpak helpt om vertrouwen op te bouwen.

Werken met een gefaseerde opbouw past in dit geval ook beter, nu de markt aan de aanbodzijde nog volop in ontwikkeling is en ook aan de gemeentezijde de nodige ervaring opgedaan moet worden. Dat vraagt ook om een hogere participatiegraad bij deze pilot van in ieder geval gemeenten. Feitelijk leidt het accreditatieproces naast efficiency ook tot meer kennisopbouw en snellere opschaling daarvan.

Daarnaast zijn er een aantal andere trajecten, die een directe relatie hebben met dit onderwerp, maar een apart ontwikkeltraject kennen en mogelijk in later stadium aan de accreditatie kunnen worden gekoppeld. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de volgende trajecten.

- SHPV onderzoekt met gemeenten de mogelijkheid om met deelauto's in verschillende gemeenten te kunnen parkeren. Hieruit kan een nationale afspraak komen ten aanzien van parkeren.
- Het ministerie van Justitie en Veiligheid en een aantal andere partijen werken aan het terugdringen van het gebruik van deelvoertuigen voor criminele activiteiten. Hieruit kan een eis volgen, die geldt voor alle aanbieders van deelvoertuigen.

Zodra er onderdelen uitontwikkeld zijn - ofwel in termen van de RvA: conformiteitsbeoordelingsschema's opgesteld zijn - verplaatst de gemeentelijke en waar nodig marktbetrokkenheid van actief en ontwikkelen, naar monitoren en bijsturen. Dat is het moment waar de pilot of in ieder geval die onderdelen van de pilot, afgerond is respectievelijk zijn en krijgt de accreditatie de formele status.

De keuze voor een accrediterende organisatie is mede afhankelijk van de pilot. Een groot deel van de elementen moeten immers eerst nader uitgewerkt worden. Die uitwerking kent een sterke beleidsmatige component, welke andere vaardigheden vergt dan zuiver toetsen.

Tot slot kan te zijner tijd kan ook overwogen worden of er meerwaarde bestaat om de accrediterende organisatie zelf RvA te accrediteren, of dat blijkt dat de markt voldoende vertrouwen heeft in een niet geaccrediteerde accrediteur.

## Bijlage: enquête onder gemeenten

Om te bepalen welke onderdelen in aanmerking zouden kunnen komen voor accreditatie heeft het GNMI een enquête opgesteld voor gemeenten. Daarnaast hebben we gevraagd naar de voorwaarden voor de organisatie die de accreditatie beheert of uitvoert. De enquête droeg als titel “(auto)deelpaspoort”, de werktitel van het project. De enquête is op 10 november 2021 uitgezet onder adviseurs van gemeenten, die zich hebben ingeschreven voor de “verkenningen deelmobiliteit”. Daarnaast is de enquête verspreid onder de Themagroep Smart Mobility | Deelmobiliteit en de Contactgroep Parkeren van het GNMI-Netwerk. De enquête stond open tot en met 16 november 2021. Het aantal reacties verschilt per enquêtevraag en loopt uiteen van 18 tot 20.

---

 Mentimeter

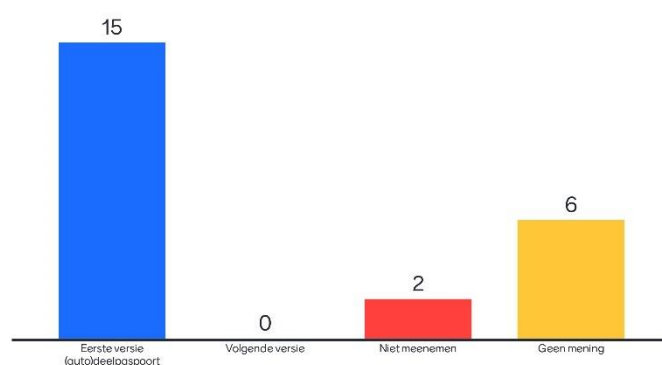
## Inhoud van het paspoort

Vragen over de verschillende onderdelen  
(10 in totaal) die kunnen worden  
opgenomen in het (auto)deelpaspoort en  
gelden voor de (auto)deelaanbieders.



## 1. Inschrijving KvK (of gelijkwaardig register in EU-lidstaat)

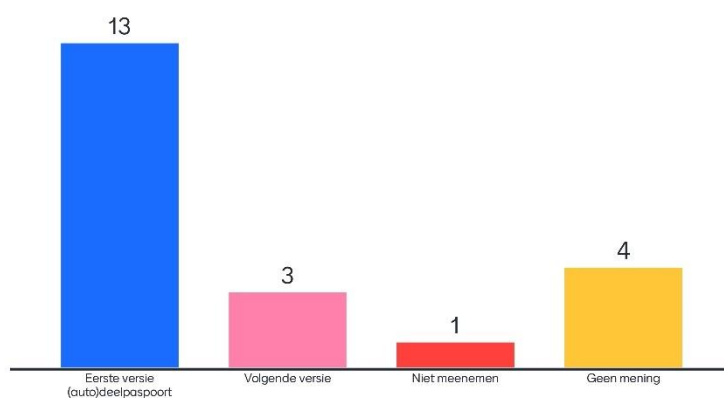
Mentimeter



23

## 2. Statuten van de rechtspersoon

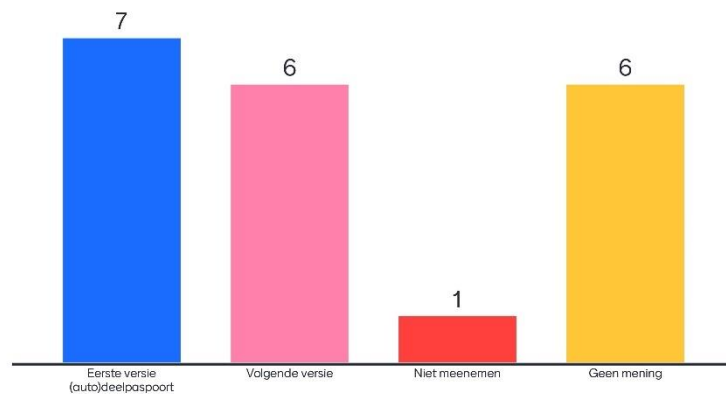
Mentimeter



21

### 3. Bibob-toets

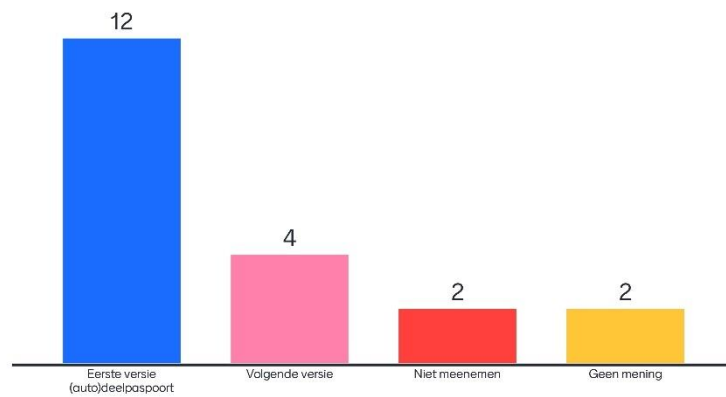
Mentimeter



20

### 4. Aansprakelijkheidsverzekering

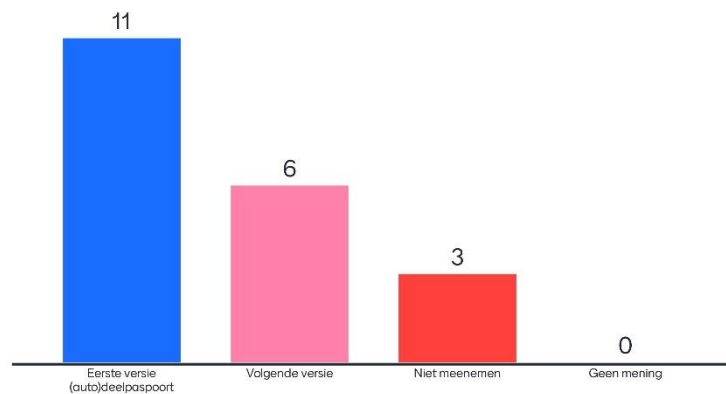
Mentimeter



20

## 5. Voorwaarden aan de voertuigen

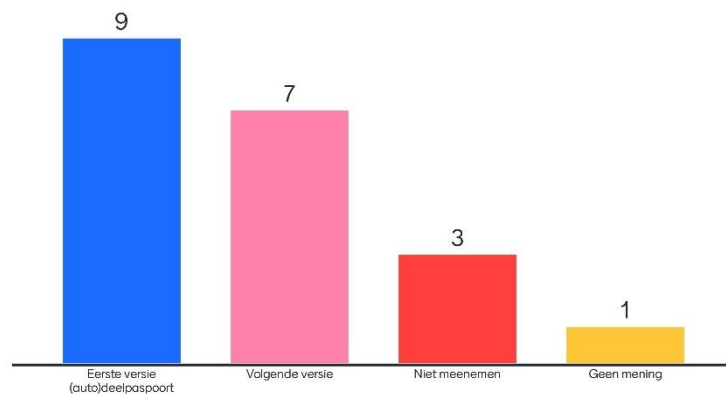
Mentimeter



20

## 6. Vast aanspreekpunt

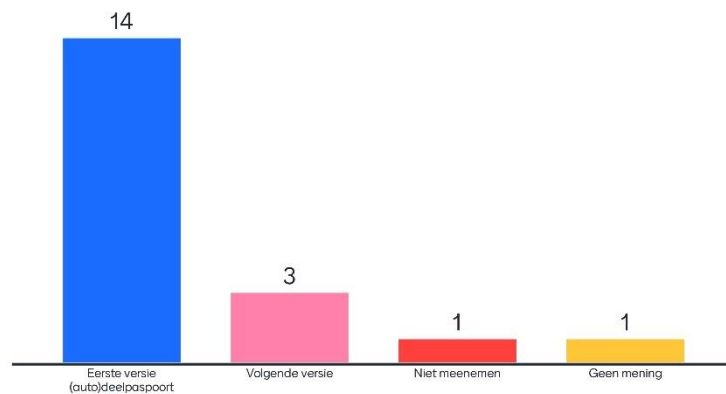
Mentimeter



20

## 7. Data: borging AVG

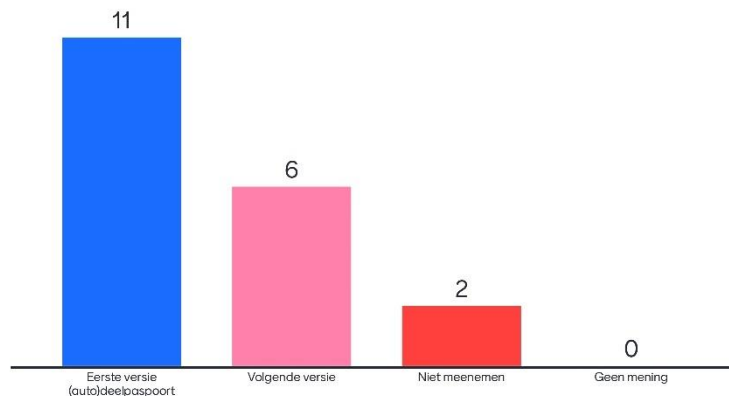
Mentimeter



19

## 8 Data: levering data voor gemeentelijk beleid.

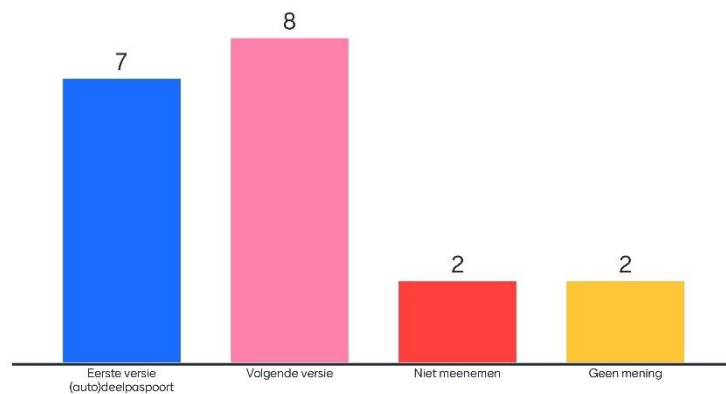
Mentimeter



19

## 9 Data: levering data voor MaaS

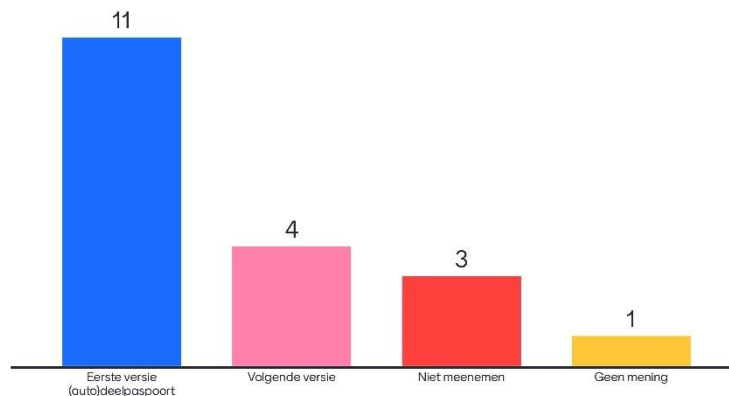
Mentimeter



19

## 10 Data: monitoren van feitelijk gebruik

Mentimeter



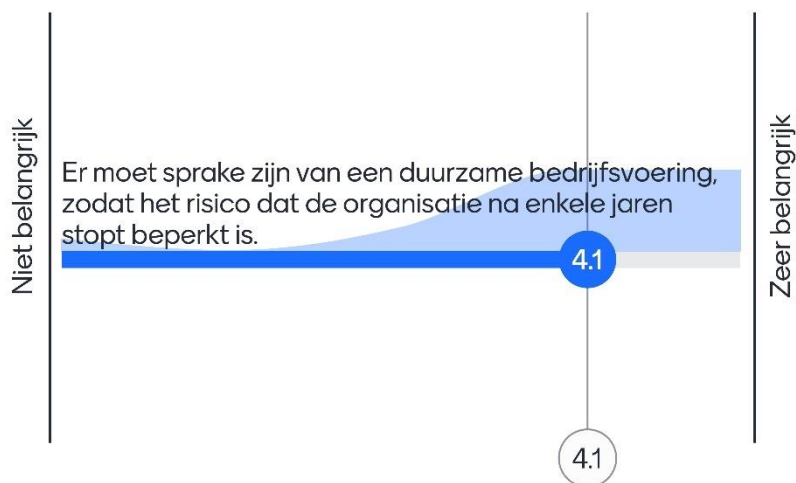
19

# Paspoort-verstrekken de organisatie

De volgende drie vragen gaan over de voorwaarden voor de paspoort-verstrekken de organisatie.



## A. Duurzame bedrijfsvoering



## B. Openbaar protocol

Mentimeter



18

## C. Gemeentelijke sturing

Mentimeter



18

## Colofon



Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur

Dit document is opgesteld door het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) in het kader van een opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

November 2021

Opgesteld door projectleider Jaap Berends

E-mail: [jaap.berends@gnmi.nl](mailto:jaap.berends@gnmi.nl)

Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI)

Postbus 13589

2501 EN Den Haag

Website: [www.gnmi.nl](http://www.gnmi.nl)

E-mail: [gnmi@gnmi.nl](mailto:gnmi@gnmi.nl)